21 NR

50 GR

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

31 października 1934 r.

ROK WYD. XII

„Z lotniska w Mokotowie sunęły powoli wielkie balony „Warszawa", „Polonja", „Kościuszko" i inne, a towarzyszyły im jak dzieci dorosłym — baloniki LOPP.

Minęły 2 tygodnie. Wiatr zachodnio-południowy w Warszawie, zmienił widocznie i to kilka razy pierwotny kierunek.

Bo oto baloniki, przez dzieci Warszawy puszczone — odnaleziono i w Rosji Sowieckiej, i na Ukrainie, i pograniczu wsch.

Wróciły pocztówki ze znaczkami Z. S. S R. — 15 kopiejek.

Konkurs „Gordon-Benecik" udał się pięknie. Około 600 pocztówek odnaleziono, a wśród nich z adresem Marychny Lange, 8-let. zwyciężczyni zawodów. Balonik Marychny przeleciał 1031 klm. i wylądował w głębi Rosji we wsi Piennoje gubernji Kurskiej".



Zwycięzcy Zawodów pod Sztandarem Okręgu Stołecznego LOPP. Wręczenie nagrody zwyciężczyni.

Ku czci ś. p. Króla Aleksandra I Zjednoczyciela

Podajemy poniżej przemówienie naszego prezesa, gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, insp. armji, na uroczystej akademji, w dn. 27.X. 34, ku czci ś. p. króla Aleksandra I.

Z wyrazami kondolencji, złożonemi Braterskiemu Narodowi przez Przedstawiciela Armji Polskiej, łączy się całkowicie Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

„Mam zaszczyt, jako przedstawiciel Armji Polskiej, złożyć hołd najgłębszy pamięci króla Aleksandra I, rycerskiego Wodza Jugosławji i wielkiego żołnierza.

W imię honoru, w imię niepodległości ojczyzny, jako młody jeszcze królewicz, związał się król Aleksander całą duszą z armją i poświęcił jej cały wysiłek niepospolitego umysłu i serca. Już w czasie wojny bałkańskiej, będąc dowódcą 1-ej armji serbskiej, przejawił nietylko wyjątkowe zalety wodza, ale i niezrównane męstwo i bitność frontowego oficera. Wielkie zwycięstwo 1912 r., odniesione przez wojska serbskie pod Kumanowem, pozostanie też trwale złączone z Jego imieniem.



Kiedy w 1914 r. zawierucha wojenna stawiła na kartę byt albo niebyt jego kraju, Aleksander, jako następca tronu i wódz naczelny, pełen bohaterskiego zapału, znów stoi w pierwszym szeregu obrońców ojczyzny i jako nieustraszony żołnierz bierze na siebie dziejowe odpowiedzialności. W owych dniach przełomu i doświadczeń przed 20 laty, kiedy w strasznych zmaganiach, jakie przechodziła Serbja, cały ten kraj stawał się coraz bardziej armją, uosobieniem jej był Aleksander, zastępując podeszłego już wiekiem ojca, króla Piotra I.

Wobec nawału przemocy, spadło na młodego wodza nad wyraz bolesne zadanie przeprowadzenia odwrotu wśród ostrej zimy poprzez przełęcze górskie, aby w kilkudziesięciu gotowych na śmierć albo zwycięstwo bataljonach zachować nieskalany sztandar i wielką ideę niepodległości ojczyzny.

W tych wstrząsających chwilach najgłębszej niedoli, książe Aleksander wykazał rzadką w historji nieugiętość i siłę charakteru, i utrzymał bohaterskiego ducha poświęcenia w armji, i wiarę w przyszłość w doświadczonym klęskami ludzie. Trzy lata później, w oparciu o wojska sprzymierzone, zreorganizowana pod wodzą Aleksandra, armja serbska, zajmowała po zwycięstwie pod Dobro-Polje całe państwo i rozszerzała jego granice. Po ciężkich trudach regencji w czasie wojny i utrwalaniu pokoju, wstępuje Aleksander 16.10. 1921 r. na tron Zjednoczonego Królestwa Serbów, Chorwatów i Słoweńców. Uosabiając w masach tych bratnich ludów wielką ideę Ojczyzny, król pragnie być prawdziwym Zjednoczycielem Jugosławji. Staje się to naczelnym programem Jego życia, a kiedy w 1929 r. wzrastają wewnętrzne trudności na tle wybujałych tarć partyjnych, król, jako przewidujący mąż stanu, nie uchylający się nigdy od osobistej odpowiedzialności, bierze w swe ręce cały ciężar władzy, a wkrótce obdarza Jugosławję nową konstytucją, będącą punktem wyjścia do pomyślnego rozwoju zjednoczonej Jugosławji, jako nowoczesnego i dużego państwa.

Obok bohaterskiego króla Belgji, Alberta, postać rycerskiego Aleksandra była od czasów wielkiej wojny znaną i popularną w całej Polsce, a w szczególności w szeregach armji, która wiedziała, że ten wielki wódz zaprzyjaźnionego narodu posiadał od 1922 r. najwyższe nasze odznaczenie wojskowe — Wielką Wstęgę „Virtuti Militari". Uczucia te odwzajemniał król Aleksander szczerą sympatją i podziwem dla armji polskiej i jej wodza, Marszałka Piłsudskiego.

Z wyjątkową też serdecznością i życzliwością przyjmował zawsze różne delegacje i wycieczki oficerów polskich, przybywające do Jugosławji i wyrażał nieraz życzenie, aby nasz Wódz Naczelny poznał osobiście Jugosławję i przekonał się o świetnym stanie armji jugosłowiańskiej, doskonałym jej duchu i wyborowem nowoczesnem uzbrojeniu.

Kiedy więc teraz król Aleksander legł, jako żołnierz, na posterunku z myślą o ojczyźnie, ze słowami „strzeżcie mi Jugosławji" — jednomyślna i głęboka żałoba, jaka okryła Jugosławję, znalazła w Polsce jak najżywsze echo.

Łączymy się w żałobie z Jugosławją i wyrażamy przekonanie, że idea, którą król Zjednoczyciel z takiem poświęceniem wcielał w czyn, żyje i żyć będzie i, że jego młodociany syn, król Piotr II, będzie mógł zebrać kiedyś obfity plon trudów wielkiego ojca w chwały pełnem panowaniu.

PAMIĘCI KRÓLA-RYCERZA HOŁD I CZEŚĆ!

(Po skończonem przemówieniu, gen. Berbecki, ubrany w wielką wstęgę Jugosłowiańskiego Orderu Św. Sawy, oddał wojskowy ukłon czci zmarłemu Królowi-Bohaterowi).

MŁODZIEŻ LOTNICTWU POLSKIEMU

W dniu 16 września r. b., wielotysięczne rzesze obywateli święciło triumf Lotnictwa Polskiego, nietylko na miejscu zwycięstwa, na lotnisku Mokotowskiem w Warszawie, ale i na terenie całej Polski, — wszędzie tam, gdzie radosna wieść o zwycięstwie kpt. pil. Jerzego Bajana dotarła na falach radjowych, drutach telegraficznych i telefonicznych.

Radość ogólna; — ale nikt tak może nie odczuwał jej silnie, jak młodzież, — ten najczulszy instrument uczuciowy wszelkich zjawisk chwały i mocy Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Młodzież nasza pierwsza zajęła głos, w licznych listach do redakcji „Lotu i OPLG Polski", na temat akcji, poświęconej przyszłemu Challenge'owi.

Młodzi, zapalni wielbiciele polskich skrzydeł, oprócz wyrazów radości i entuzjazmu, dali nam równocześnie przykład rozwagi i mądrego przewidywania na przyszłość.

Challenge, wygrany w 1934 roku, kładzie regulaminowy obowiązek na zwycięskie państwo, urządzenia zawodów lotniczych, za 2 lata, w 1936 r.

Urządzić i zorganizować Challenge, wyekwipować i przygotować do tego własną drużynę, to nie są takie łatwe rzeczy, jakby się napozór zdawało.

Lotnictwo wojskowe i cywilne, Aeroklub, przemysł, nauka i technika lotnicza, niewątpliwie zrobią wszystko, aby i w Challenge'u 1936 r. godnie bronić barw polskich.

Wysiłek ten wymaga jednak dużo środków finansowych, których zebraniem zajmuje się L. O. P. P. W tym celu powołano do życia przy Zarządzie Głównym L. O. P. P. fundację „Żwirki i Wigury", której celem jest zbieranie funduszów na Challenge 1936 i lotnictwo sportowe w Polsce.

Wyniki zbiórki na Challenge 1934 zezwoliły na zakup samolotów challenge'owych dla naszych zawodników. Że zakup ten był racjonalny i celowy, dowodem zwycięstwo, jakie osiągnęła drużyna polska.

Miljon złotych, zebranych przez obywateli na międzynarodowe zawody lotnicze 1934, musi się conajmniej podwoić na zawody w roku 1936.

Do apelu stanęła pierwsza młodzież, — ona pierwsza chce uczestniczyć w ofiarności na lotnictwo polskie, na jego rozwój i budowę potęgi i obronności państwa w powietrzu.

Nie możemy zapominać, że w szeregach L. O. P. P. mamy około 600 tysięcy młodzieży, zorganizowanej w 9000 kół szkolnych L. O. P. P. Młodzież ta tak wyraża swe dążenia w popieraniu lotnictwa:

I tak, najmłodsze nasze latorośle z klasy V i VI szkoły powszechnej w Wysokiem-Lit. piszą:

„...Od dnia 7 września, t. j. od chwili, w której nasi kochani lotnicy stanęli do wyścigów o utrzymanie pierwszego miejsca, jakie zdobyli nam ś. p. Żwirko i Wigura, nie było lekcji języka polskiego, na której nie omawialibyśmy tego turnieju. Chociaż przez cały czas byliśmy pewni naszych „Orłów", wierząc w ich zwycięstwo, jednak do ostatniej chwili z niecierpliwością oczekiwaliśmy wyniku rozgrywki. Dzięki Polskiemu Radju, równocześnie ze szczęśliwcami, którzy mogli patrzeć na ostatni wyścig, usłyszeliśmy, że praca naszych zmarłych bohaterów nie poszła na marne, przekonaliśmy się, że nie pomyliliśmy się w naszych obliczeniach.

Jak wielka była i jest nasza radość, trudno opisać. Gdybyśmy mogli dostać naszych wszystkich bohaterów w nasze ręce, uściskalibyśmy ich po tysiąc razy. Szkoda, że nie możemy! Ale za to ślemy im serdeczne „Niech żyją" i prosimy przyjąć od nas, uczenic i uczniów klasy V i VI szkoły powszechnej w Wysokiem-Lit., kwotę 9 zł., zebraną „na gorąco" na lekcji języka polskiego. Mamy nadzieję, że skromna ta kwota będzie zapoczątkowaniem składek na budowę samolotu „DAR DZIECI POLSKICH", który powiększy liczbę samolotów, które wezmą udział w turnieju 1936 r., który — co daj Boże — przyczyni się do ostatecznego zwycięstwa naszej Polski w lotnictwie.

Kończąc, jeszcze raz wznosimy okrzyk na cześć „Naszych Orłów" i już teraz życzymy im zwycięstwa w najbliższych zawodach"...

Następują podpisy uczennic i uczniów.

* * *

Dalej depesza z Lublina:

„...Myślami i sercem podążałyśmy drogą waszego przelotu, życząc wam, najmilsi lotnicy, upragnionego dla nas wszystkich zwycięstwa. Uczennice gimnazjum Sobolewskiej. — Lublin".

* * *

Z drugiego końca Polski, z Poznania, kochane chłopaki gimnazjum A. Mickiewicza, wykoncypowały taką oto odezwę, dołączając do tego zebrane przez siebie 500 zł. na Challenge 1936 r.

„...Koleżanki i Koledzy!

Zwyciężyliśmy! W gigantycznym wyścigu challenge'owym, w wyścigu pracy, woli i siły, triumfują po raz drugi polskie skrzydła. Na czele najlepszych lotników świata znaleźli się lotnicy nasi. Najlepsze maszyny świata to nasze. Podziw i duma przepełnia serce nasze, najserdeczniejsze życzenia dalszych zwycięstw cisną się nam na usta.

Nie dajmy przepaść tym uczuciom. Nie dajmy zaginąć bez echa okrzykom entuzjazmu. Radość nasza musi zmienić się w czyn.

Koleżanki i Koledzy! W następnym Challenge'u niech poszybują nad światem skrzydła samolotu, ofiarowanego naszym lotnikom przez nas, przez młodzież polską. Niech poniosą w świat wieść, że my, młodzież, chcemy nietylko podziwiać nasze lotnictwo, lecz że umiemy z niem współpracować, rozumiejąc, że silne lotnictwo, to pewna broń, to wielka i potężna ojczyzna. Wtedy dopiero triumf naszych lotników będzie i naszym triumfem.

Kwotą 500 zł. (pięćset złotych) my, uczniowie gimnazjum im. A. Mickiewicza w Poznaniu, otwieramy listę składek pod hasłem:

MŁODZIEŻ — SKRZYDŁOM POLSKIM!"

* * *

Dnia 24 października r. b. odbyło się zebranie delegatów szkół średnich warszawskich, celem omówienia sprawy wciągnięcia do akcji zbiórkowej, na samolot młodzieży szkolnej, wszystkich szkół średnich na terenie okręgu szkolnego warszawskiego.

Na zebraniu był obecny p. wizytator Iwaszkiewicz, który reprezentował Kuratorjum Okręgu Warszawskiego. Obecni byli również dyrektorzy i profesorowie szkół średnich oraz przedstawiciel Komitetu Żwirki i Wigury.

W wyniku obrad, wyłoniono Komitet Zbiórki na Samolot Challenge'owy Młodzieży Szkolnej, w skład którego weszli uczniowie i uczennice następujących szkół średnich: Gimn. Żeńskie im. Jana Kochanowskiego, Gimn. Żeńskie im. Wandy Posselt-Szachtmajerowej, Gimn. Żeńskie im. Słowackiego, Gimn. Męskie im. Ks. Poniatowskiego i Gimn. Męskie im. Staszica.

Jednocześnie postanowiono zwrócić się z apelem do wszystkich szkół na terenie Okręgu Szkolnego Warszawskiego o współudział w akcji zbiórkowej. Postanowiono również wezwać do akcji zbiórkowej młodzież szkolną z pozostałych Okręgów Szkolnych.

* * *

Apel młodzieży zapewne nie pozostanie bez odpowiedzi i odbije się żywem echem w całej Polsce.

Notując ten apel z obowiązku dziennikarskiego, jako wyraz nastrojów, panujących w umysłach i sercach młodzieży polskiej, mamy niepłonną nadzieję, że nastawienie psychiczne młodzieży i jej ofiara, złożona na rzecz fundacji „Żwirki i Wigury", przyczyni się niewątpliwie do ponownego zwycięstwa naszych skrzydeł w 1936 r. *A .W.*



Rozstrzygnięcie Konkursu na okładkę „LOT i oplg. POLSKI"



Druga nagroda. **Trzecia nagroda.** **Wyróżnienie.**

Dnia 15.X. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P., gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, posiedzenie jury, rozstrzygającej wynik konkursu okładek na „Lot i OPLG. Polski", ogłoszonej w Nr. 8. Nadesłano ogółem 69 prac. Poziom pomysłów i wykonania był bardzo nierówny. Ponieważ jury uznało, że żadne z nadesłanych projektów, niezależnie od wartości artystycznych, nie nadaje się do praktycznego zastosowania ze względu na zamieszczanie na czołowej stronie aktualnych fotografij, przy których graficzna część ma być jedynie uzupełnieniem, nie odwrotnie.

Pierwszej nagrody nie przyznano.

Drugą nagrodę otrzymała okładka podpis na godłem „KAI".

Trzecią nagrodę otrzymała okładka, podpisana godłem „Brastra".

Po otwarciu kopert, okazało się, że drugą nagrodę 200 zł. otrzymuje p. Karol Iwanicki.

Trzecią nagrodę zł. 100 pp.: Jan Strancman i Bolesław Brandt.

Poza tem, biorąc pod uwagę wiek, pomysłowość i zdolności wykonawcy, Redakcja zdecydowała przesłać, jako nagrodę, oprawny dodatek dla młodzieży „Lotu Polskiego" z 1933 r. p. T. Skibińskiemu.







1924 — 1934

SKRZYDLATA POLSKA X LECIE

Dziesięć lat mija od chwili, gdy osiemnastoletni słuchacz prawa, gorący entuzjasta lotnictwa, Jerzy Osiński, z własnej inicjatywy i własnemi siłami założył miesięcznik p. t. „Młody Lotnik". Patronował pismu od chwili jego powstania Związek Młodych Lotników, następnie zaś zaopiekował się nim Komitet Stołeczny LOPP.

Współpracownikami p. Osińskiego było kilku młodych ludzi, równie zapalonych, jak i on, których imiona dziś w lotnictwie są głośne.

W roku 1927 „Młody Lotnik" rzuca hasło: „Akademicy na lotnisko!". Hasło nie pozostaje bez echa. Powstaje Aeroklub Akademicki w Warszawie, zaś „Młody Lotnik" staje się jego organem.

Od 1-go lipca 1930 roku „Młody Lotnik" zlewa się, a raczej wchłania w siebie wychodzącego na Górnym Śląsku „Pilota" oraz poznański miesięcznik „Sport Motorowy" i od tego czasu zaczyna wychodzić jako „Skrzydlata Polska". Charakter pisma również nieco się zmienia — miesięcznik przestaje być pismem młodzieży, lecz jest od tej chwili wyrazicielem myśli całego lotnictwa sportowego, zorganizowanego w regjonalne Aerokluby.

Od 1 stycznia r. b. przejęła „Skrzydlata Polska" od „Lotu Polskiego" tytuł, prawa i obowiązki organu oficjalnego Aeroklubu R. P.

Ponieważ do dziś dnia nie zewsząd wykorzeniło się całkowicie bezpodstawne mniemanie, jakoby „Skrzydlata Polska" miałaby być konkurentką „Lotu i o. p. l. g. Polski", wypada nam tu zaznaczyć, że charakter i program tych dwóch bratnich pism jest całkowicie odmienny. Obie redakcje nietylko nie zwalczają się, lecz przeciwnie, wspierając, dążą ku wzajemnemu uzupełnieniu w dążeniu do tego samego celu — popularyzacji lotnictwa we wszystkich jego przejawach.

O ile „Lot i o p. l. g. Polski" ma za zadanie informować i pouczać całe myślące społeczeństwo polskie o tem, co się dzieje w lotnictwie, o tyle „Skrzydlata Polska" jest pismem, przeznaczonem dla ludzi, którzy latają, budują samoloty, czy też wogóle czynnie „pracują w lotnictwie", daje doskonałe rzeczowe, fachowe i wyczerpujące artykuły z dziedziny sportu i przemysłu lotniczego.

W dniu obchodu 10-lecia, składamy w imieniu redakcji (a nie wątpimy, że będziemy również wyrażali myśli miljona naszych czytelników), Czcigodnej Jubilatce i Jej Redaktorowi - Założycielowi gorące życzenia dalszego świetnego rozwoju i dalszej, tak owocnej, jak i dotąd — pracy, zmierzającej ku uskrzydleniu całego Narodu.

J. B.

Z KRAJU

AKADEMJA KU CZCI Ś. P. KRÓLA JUGOSŁAWJI ALEKSANDRA I.

Dnia 27 października 1934 r., w sali Rady Miejskiej, odbyła się uroczysta akademja żałobna ku czci ś. p. króla Jugosławji Aleksandra I Zjednoczyciela.

Salę udekorowano flagami o barwach jugosłowiańskich i polskich. Na podjum, wśród zieleni i kwiecia ustawiono w spowitych krepą ramach portret tragicznie zmarłego króla.

Akademję zagaił wicemarszałek Sejmu, prof. Makowski, prezes grupy parlamentarnej polsko-jugosłowiańskiej. Wicemarszałek Makowski wezwał obecnych do powstania z miejsc i uczczenia pamięci Króla przez jednominutowe milczenie, poczem chór odśpiewał hymn narodowy jugosłowiański.

Następnie wicemarszałek Sejmu Makowski wygłosił dłuższe przemówienie, poświęcone pamięci króla Aleksandra I.

Z kolei przemawiał inspektor armji, gen. dyw. inż. Leon Berbecki, którego przemówienie podajemy na stronie drugiej.

W tej podniosłej i smutnej uroczystości wzięło udział około 2000 osób.



Akademja w Radzie Miejskiej.

OTWARCIE VI KURSU INSTRUKTORÓW MODELARSTWA LOTNICZEGO.

W dniu 18 b. m. w lokalu Państwowego Instytutu Robót recznych im. Szlenkiera w Warszawie odbyła się uroczystość otwarcia VI Kursu Instruktorów Modelarstwa Lotniczego, zorganizowanego przez Zarząd Główny LOPP.

Uroczystość zagaił Dyrektor Państwowego Instytutu Robót Ręcznych, p. inż. Przanowski.

Następnie imieniem Zarządu Gł. LOPP. zabrał głos p. ppłk. pil. Domes Augustyn — V.-Prezes i Przewodniczący Wydziału Lotniczego Zarządu Głównego LOPP., który w pięknych słowach przedstawił zebranym znaczenie modelarstwa lotniczego dla rozwoju naszego rodzimego lotnictwa.

U STRZELCÓW.

W Sokółce uruchomiony został pierwszy obóz szybowcowy Zw. Strzeleckiego.

W obozie szkoleni będą piloci kategorji A i B.

CIEKAWA AKCJA W NORYMBERDZE

Wraz z objęciem władzy przez Hitlera i po mianowaniu przezeń Göringa ministrem lotnictwa w Niemczech rozpoczęto bardzo intensywną akcję nad ogólnem podniesieniem poziomu biernej obrony przeciwlotniczo-gazowej na wypadek wojny. Obecnie całem tem zagadnieniem zajmuje się t. zw. Reichsluftschutzbund, w którym zostały zjednoczone wszystkie, do niedawna dla celów obrony przeciwlotniczej ludności stworzone organizacje. Poza lotnictwem, niezależnie od stosowanych przezeń bomb kruszących i gazowych, bezspornie dla ludności cywilnej największe niebezpieczeństwo stanowić będą środki zapalające. Środki zapalające, choćby z tego względu, że ich skuteczność działania jest wielostronna, a przytem są one o wiele łatwiej w masowych ilościach przenośne, niż wszystkie inne rodzaje bomb.

Bomba krusząca, aby wykonała przeznaczone jej zadanie, trwałego zniszczenia, winna być z natury swej duża i ciężka, przyczem musi trafić w cel. Wykonanie zaś bomby kilkudziesięciu, czy też nawet kilkusetkilowej, jest b. kosztowne i wymaga dość dużej precyzji będzie więc ona stosowana tylko w wypadkach rzeczywistej potrzeby taktycznej.

Z drugiej strony wielki ciężar jest wadą bomb kruszących, gdyż lotnik przy dzisiejszych możliwościach nośnych samolotu może ich zabrać stosunkowo bardzo niewiele. To samo mniej więcej dotyczy bomb chemicznych (gazowych). Chcąc bowiem wykonać wielki obłok gazowy, który działałby skutecznie przez czas dłuższy, lotnik musiałby również zabierać na swój pokład duże ilości chemicznych środków bojowych. Inaczej będzie się przedstawiała kwestja, o ile dotyczy ona miotania bomb zapalających. Waga takiego pocisku jest bardzo mała, przez to i portatywność duża. Skutkiem tego, lotnik może zabierać duże ilości tych bomb i miotając je nawet naoślep, w locie nad jakimkolwiek osiedlem, wywołać poważne następstwa ich działania. Mała bomba zapalająca waży od 200 gr. do 2 kilogramów. Płonąc, wytwarza ona bardzo wysoką temperaturę (do 3000° C.), skutkiem czego jest zdolna do łatwego wzniecania groźnych pożarów. Dlatego też ludność wsi i miast musi się liczyć bardzo poważnie z użyciem środków zapalających w czasie działań wojennych i powinna się już dzisiaj wdrażać zawczasu do obrony.

Obrona przed bombami zapalającemi istnieje i sposoby jej powinien znać każdy obywatel. Zasadniczo obronę tę dałoby się podzielić na:

1) przystosowanie odpowiednie budowli, celem uodpornienia ich przed ogniem;

2) na organizację elementu ludzkiego i jego wyszkolenie.

Zastanówmy się, na czem polega to pierwsze. Budynki już istniejące powinny być przystosowane dwojako nazewnątrz i nawewnątrz. Nazewnątrz, t. zn. dachy muszą być takiej konstrukcji, aby mały pocisk zapalający nie mógł ich przebijać, np. dachy o specjalnym profilu, lub też powinny one nad ważniejszemi objektami być zbudowane z betonu.

Wewnętrzne przygotowanie domu do obrony przeciwpożarowej polega przedewszystkiem na usunięciu ze strychów łatwopalnych materjałów, które występują pod postacią najrozmaitszych rupieci, przeważnie nikomu niepotrzebnych. To przygotowanie strychów ma również b. doniosłe znaczenie i w dziedzinie bezpieczeństwa pożarowego, również w czasie pokoju. Ze względu natomiast na możliwość masowego stosowania przez lotnictwo przeciwnika środków zapalających w czasie działań wojennych, zgóry należy przyjąć ponad wszelką wątpliwość, że straże pożarne w ich nawet pomnożonym składzie nie opanują wszystkich pożarów i tu muszą sobie przyjść z pomocą sami mieszkańcy domów, tworząc t. zw. domowe straże pożarne, organizowane jako jeden z elementów OPL. w ramach zamierzonych Komitetów Domowych OPLG. Zarówno organizacja, wyszkolenie, jako też i zaopatrzenie tych straży domowych powinna się odbywać pod kierownictwem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz Str. Poż.

U naszego zachodniego sąsiada przystąpiono już do tej akcji bardzo intensywnie, przykładem tego jest Norymberga, gdzie utworzono z ramienia Reichsluftschutzbundu ochotnicze oddziały, usuwające metodycznie przy pomocy społeczeństwa cywilnego i policji graty i rupiecie ze strychów. Akcja ta została poprzedzona odpowiednią propagandą prasową. „Nürnberger Zeitung" z dn. 3 lipca 1934 r. w artykule, zatytułowanym „Entrümpelung in Nürnberg", utrzymanym w tonie propagandowym, zapowiedziała oczyszczenie strychów w pewnym obwodzie policyjnym miasta, a już dnia 9 lipca 34 r. to samo pismo opisuje, iż w dzielnicy Steinbuhl oczyszczono 1056 domów z rupieci, które przewieziono na zaofiarowanych samochodach ciężarowych do punktu zbiorczego, z przeznaczeniem do posortowania. W sierpniu przeprowadzono drugi raz już w większej skali tę samą akcję uprzątnięcia rupieci. Dalsze prace będą się odbywały aż do zupełnego uporządkowania strychów we wszystkich domach miasta Norymbergi.

Akcja ta, oprócz pożytku, jaki przynosi całokształtowi obrony przeciwlotniczej, ma jednocześnie znaczenie charytatywne, bowiem usunięte rupiecie, jak stare meble, łóżka, materace, wózki, lampy, kosze, wiadra i t. p., są sortowane i rozdawane do użytku najbiedniejszym.

Wartoby i u nas pomyśleć nad tem, tembardziej, iż obecnie L. O. P. P. przystąpiła do tworzenia Komitetów Domowych OPL, a metodyczne oczyszczanie strychów dzielnicami, przy współdziałaniu policji, oprócz podniesienia bezpieczeństwa pożarowego naszych kamienic, przysporzyć może dużo pożądanego sprzętu dla naszych powodzian, których dola jest od szeregu miesięcy ciężką troską całego społeczeństwa. Akcja taka, rzecz jasna, musi być prowadzona w ścisłem porozumieniu z Zarządem Miejskim, policją i organizacjami społecznemi.

Adam Kiciński,
Inspektor Okręgowy
O. P. L. G.



Norymberga. Fragmenty ćwiczeń opgaz. Reichswehry w obecności kanclerza Hitlera.

Danziger Luftschutzbund e. V.

Wystawa obrony przeciwlotniczo-gazowej w Gdańsku.

„Obrona przeciwlotnicza jest obowiązkiem narodowym"!

Hasło Gdańskiego Związku oplg.



Hasło to znajduje się w broszurze propagandowej Gdańskiego Związku Obrony Przeciwlotniczej (Danziger Luftschutzbund), wydanej z okazji wystawy przeciwlotniczo-gazowej, która miała miejsce w Gdańsku w czasie od 15 do 30 września bieżącego roku. Urządzenie wystawy tak pod względem organizacyjnym, jak również w zakresie eksponatów, zostało całkowicie przeprowadzone przez Niemiecki Państwowy Związek Obrony Przeciwlotniczej (Reichsluftschutzbund).

Wystawa mieściła się w wielkiej hali budynku przy ul. Fuchswoll 6, przedzielonej podwójnym szeregiem stoisk na trzy części.

Każde stoisko miało swego prelegenta, który w sposób popularny objaśniał przy pomocy tablic, map i wykresów rozmiary niebezpieczeństwa grożącego Niemcom i Gdańskowi na wypadek napadu lotniczego, wskazywał na rzekome nadzwyczajne przygotowania napadu i obrony państw, sąsiadujących z Niemcami oraz demonstrował konieczność obrony biernej.

Pierwszy rząd stoisk był przeznaczony na statystykę i propagandę zagrożenia powietrznego wnętrza kraju, oraz zawierał graficzne przykłady działania środków napadu lotniczego. Główne miejsce zajmowały bomby zapalające, których niebezpieczeństwo było podkreślane specjalnie przez prelegentów, jako najbardziej istotne dla ludności cywilnej napadniętego kraju. Odpowiednio obszernie zostały przedstawione środki obrony przeciwpożarowej, które znajdowały się w kompletnych zestawach sprzętu dla domowych drużyn przeciwpożarowych oraz dla większych jednostek mieszkalnych i przemysłowych.

Obrona przeciwgazowa była reprezentowana przez maski i ubrania ochronne Degea oraz przez ruchomy sprzęt odkażający, jak: dwukołowy wózek na wodę z butlą na chlor oraz siewnik na wapno chlorowane. W dziale masek przeciwgazowych zwr. całą uwagę maska z kapturem gumowym, zbliżona do jednego z najnowszych typów masek włoskich, przeznaczonych dla ludności cywilnej.



Środków obrony czynnej na wystawie nie było — w ich miejsce stał drewniany model działa przeciwlotniczego z napisem: „Niemcom zabronione".

Wszystkie stoiska i ściany były zapełnione zdjęciami i grafikonami o treści pouczającej i propagandowej.

Oprócz właściwej wystawy obrony przeciwlotniczo-gazowej, znajdował się jednocześnie w tym samym gmachu pokaz wzorów przemysłu niemieckiego i gdańskiego, pracującego dla potrzeb O. P. L. G. Poważną część eksponatów stanowiły tutaj wzory impregnatów oraz farb i lakierów ogniochronnych.

Całość wystawy miała charakter wybitnie propagandowy, obliczony na szerokie masy społeczeństwa gdańskiego — przypuszczalnie celem zwerbowania jak najliczniejszych członków do nowopowstałego gdańskiego Związku Obrony Powietrznej. Maska ta, dająca się użyć, dzięki swej elastyczności, przy wszystkich rozmiarach głów, ma służyć do ochrony osób, znajdujących się podczas napadu lotniczego na ulicach i umożliwić im dojście do schronów.

Bogaty w eksponaty dział schronów i pomieszczeń uszczelnionych, zawierał liczne modele hermetycznych drzwi stalowych, okiennic oraz wentylatorów ręcznych i elektrycznych.

Służby: obserwacyjno-meldunkowa i alarmowo-rejestracyjna, były przedstawione na zajmujących tablicach, które za pomocą różnokolorowych lampek elektrycznych, ilustrowały działanie organizacji.

Z wystawą były połączone pokazy praktyczne działania i gaszenia bomb zapalających.

Sądząc po licznej frekwencji zwiedzających wystawę, — gremjalne wycieczki szkolne, urzędnicze i organizacje polityczne, Gdańsk czuje się poważnie zagrożony możliwością napadów lotniczych, co niewątpliwie wywołało dążność do jak najszybszego utworzenia własnej, silnej organizacji, O. P. L. G., opartej na wzorach Państwowego Związku Obrony Powietrznej w Niemczech.

Z. M.



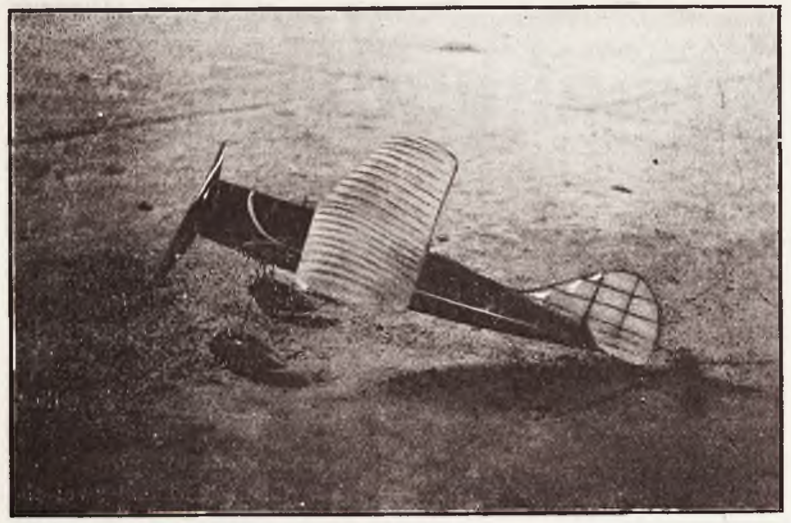
OGÓLNO-KRAJOWEJ ZAWODY

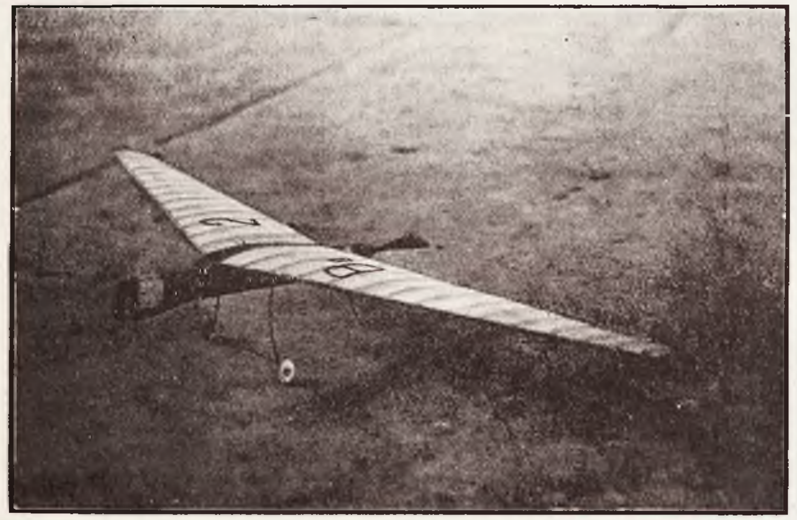
Modeli Latających w Niemczech



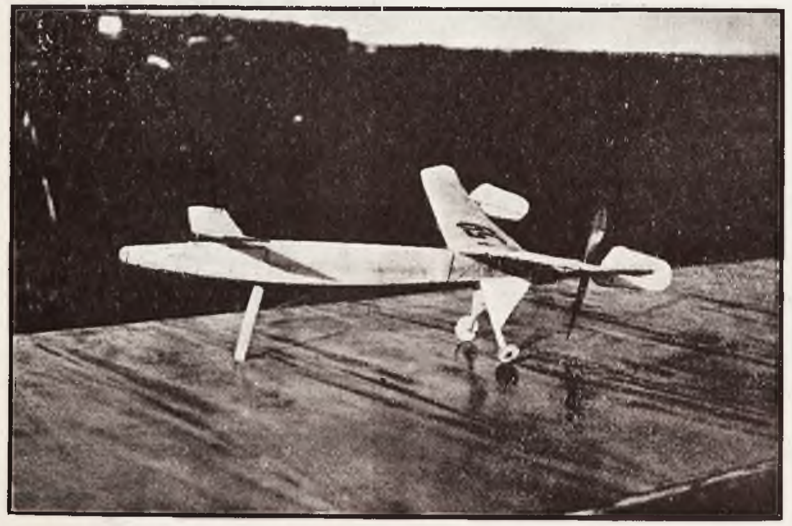


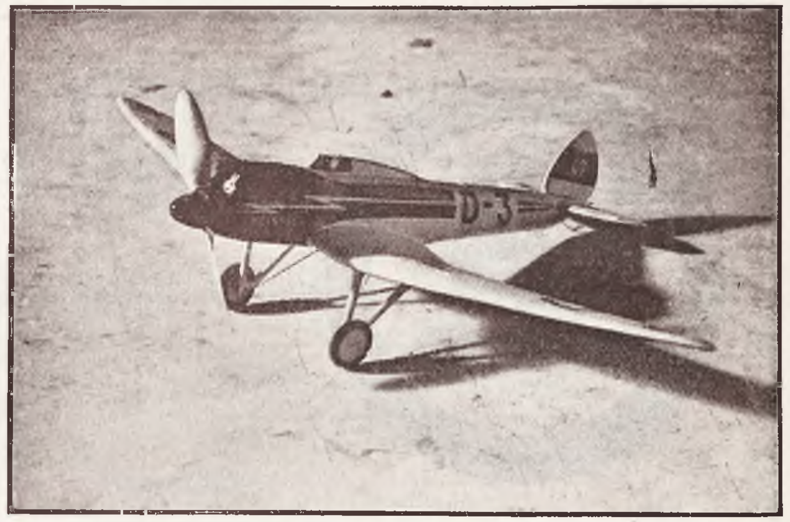




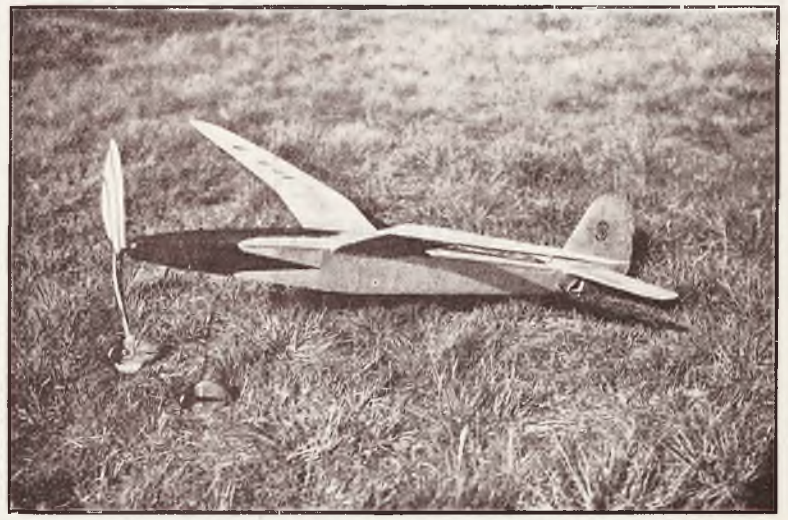


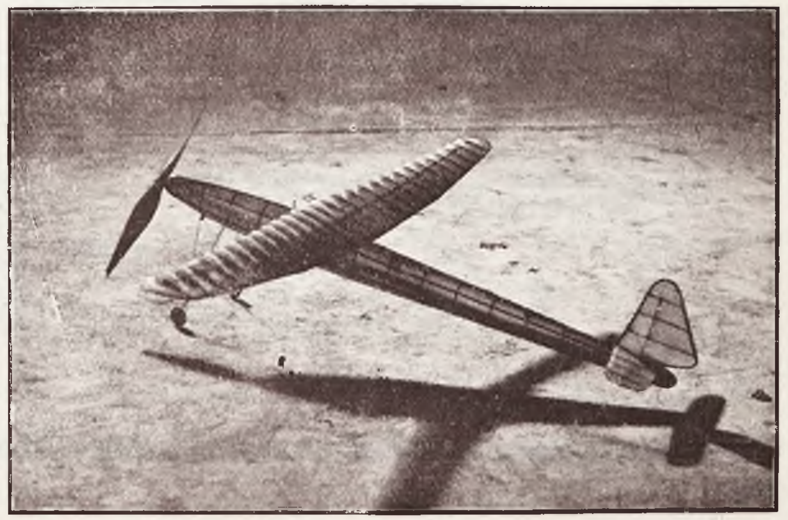












Do jednych z najmilszych chwil zaliczać będę pobyt w Niemczech na Ogólno-Krajowych Zawodach Modeli Latających, gdzie miałem możność zbliska zapoznać się z modelarstwem, które uchodzi za jedno z najlepszych na świecie.

Zawody odbyły się na lotnisku w Hanowerze dnia 23 września r. b. Pogoda jak gdyby wyraźnie zawzięła się na całe modelarstwo, bo nawet i tam panował silny i porywisty wiatr, podobnie, jak zdarza się to często i u nas. Oczywiście, że w takich warunkach trudno jest osiągnąć dobre wyniki, gdyż modele nie mogą wykazać maksimum swych możliwości.

Przybyliśmy na lotnisko rano w towarzystwie Kierownika modelarstwa i szybownictwa, p. Helbiga, który nam łaskawie udzielił wyjaśnień i ułatwił obejrzenie Zawodów. Otwarcie Zawodów odbyło się uroczyście. Przy dźwiękach hymnu narodowego, wciągnięto na maszt flagi w obecności przedstawicieli władz, różnych związków sportowych i licznie zebranej publiczności, wśród której przeważali ludzie starsi. Ogólnie dało się zauważyć — sądząc z zachowania się obecnych — że w pełni doceniają rolę i znaczenie modelarstwa lotniczego.

Do zawodów zgłosiło się około 100 modelarzy, zapisując 169 modeli. Przed rozpoczęciem startów, nastąpił przegląd i sprawdzanie modeli, czy odpowiadają warunkom, wymaganym przez regulamin.

Modele zostały podzielone na trzy kategorie: A — kadłubowe, B — bezogonowe i C — dowolne kadłubowe. Natomiast zawodnicy dzielili się na dwie klasy: juniorów i seniorów, przyczem seniorzy mieli modele własnej konstrukcji.

Start modeli odbywał się równocześnie z czterech miejsc, na skutek czego zawodnicy zostali podzieleni na odpowiednie grupy, które miały wyznaczone swoje miejsce startu. Wyczyny modeli były oceniane i nagradzane osobno na czas i dystans.

Organizacja zawodów była nadzwyczajna, wszystko działało sprawnie i szybko. Kierownictwo zawodów, które sprawowało swe czynności w hangarze, oraz wszystkie miejsca startów, były połączone telefonami polowymi, poza tem do każdego miejsca startu były przydzielone dwa motocykle. Wszelkie zarządzenia i wywoływania zawodników, odbywały się zapomocą megafonu; słowem było zrobione wszystko, co mogłoby ułatwić sprawne przeprowadzenie zawodów.

A teraz słówko o modelach. Modele niemieckie mają swój specjalny rodzaj budowy — przeważnie dużych rozmiarów około 2 metrów rozpiętości o słabym napędzie, obliczone głównie na loty szybowe, wykonane mocno z drzewa sosnowego, klejonki i bambusu, pokryte papierem japońskim i grubo pocellonowane.

Specjalną uwagę zwracały modele znanego modelarza seniora Lippmanna ciekawej konstrukcji, bardzo dokładnie i starannie wykonane. To też na zawodach p. Lippmann osiągnął najlepsze wyniki, zdobywając główną nagrodę w postaci pięknej figury bronzowej, wyobrażającej Ikara.

Muszę jeszcze podkreślić przyjazny stosunek do nas kolegów modelarzy niemieckich, którzy wyrazili chęć odwiedzenia nas na przyszłych Ogólno-Krajowych Zawodach Modeli Latających.

K. Błaszczyński.

WYNIKI
OGÓLNOKRAJOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH HANOWER, 1934 R.

MODELE KADŁUBOWE:

J u n j o r z y.

Start z ręki. Nagroda I: Bellaire — Mannheim — 312 metr. Nagroda II: Jaeger — Osnabrück — 240 mtr. Nagroda III: Annes — Höllengrund — 150 mtr.

Nagroda I: Hofmann — Fulda — 21.6 sk. Nagroda II: Webermeier — Hannower — 21,2 sek. Nagroda III: Mainwald — Leipzig — 20 sek.

Start z ziemi. Nagroda I: Fichtner — Halle — 40 sek. Nagrody II i III nie przyznano.

S e n j o r z y.

Start z ręki. Nagroda I: Schubert — Dresden — 880 mtr. Nagroda II: Haegner — Berlin — 584 mtr. Nagroda III: Gerigk — Peine — 515 metr.

Nagroda I: Lippmann — Dresden — 1 min. 42 sek. Nagroda II: Redemann — Halle — 1 min. 8 sek. Nagroda III: Dannenfeld — Uelzen — 39 sek.

Start z ziemi. Nagroda I: Winter — Berlin — 551 mtr. Nagrody II i IIII nie przyznano.

MODELE BEZOGONOWE.

Z powodu słabych wyników, nagród nie przyznano.

MODELE DOWOLNE.

Start z ręki. Nagroda I: Müller — Berlin — 610 mtr. Nagroda II: Bucgmann — Peine — 301 metr. Nagrody III nie przyznano.
Nagroda I: K. Richter — Dresden — 1 min. 7 sek. Nagrody II i III nie przyznano.

Start z ziemi. Nagród nie przyznano.

Poza tem przyznano szereg nagród uznania, pieniężnych i przedmiotowych.

U góry: Wciąganie sztandarów. — Przemówienie inauguracyjne. — Zawodnicy przy modelach.

U dołu: Kierownik modelarstwa i szybownictwa Rzeszy, p. Helbig w towarzystwie instruktorów polskich pp. Błaszczyńskiego i Grajety. Przy pomiarach odległości.

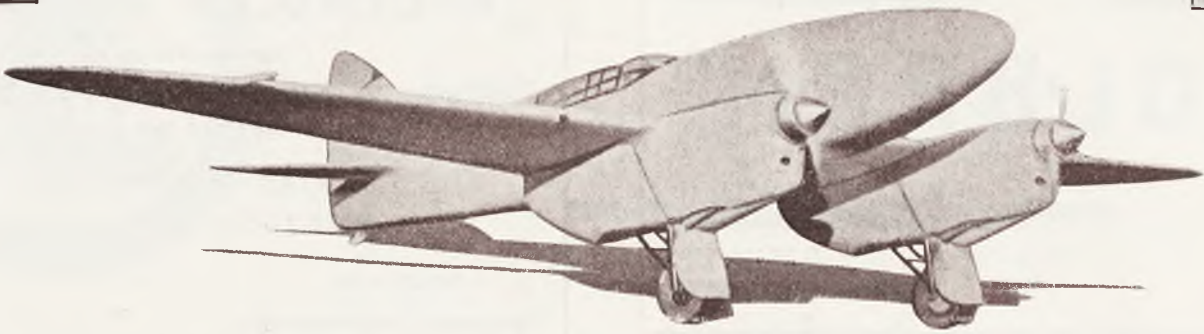






19 tys. klm. w 70 godzin





Pierwsze miejsce w gigantycznym rajdzie samolotów na trasie Londyn—Melburn zajęli angielscy lotnicy Scott i Campbell Black na samolocie firmy De Havil-



land, typu Comet (kometa) z dwoma silnikami Gipsy 6 o mocy 230 KM każdy (zwycięska załoga i samolot zdjęcie u góry). Przeciętna szybkość na trasie wynosiła około 260 km. na godz. Na samolocie tego s-mego typu o fascynującej nazwie „Czarny Czarodziej", leciało małżeństwo państwo Mollisonowie.

Przed odlotem odwiedził lotnisko król Angielski, który bardzo żywo interesował się zawodami. Przyleciał również na swoim samolocie „Dragon" książę Walji. Publiczności na starcie było około 80.000.

O wschodzie słońca wszystkie samoloty, biorące udział w wyścigu, zostały ustawione na lotnisku w dwóch rzędach, według kolejności startu. Punktualnie o godz. 6.30 wystartował samolot Mollisonów, a za nim w odstępach 48 sekund reszta.

Pierwsze miejsce zajął samolot wyczynowy, ale już na drugiem i trzeciem były samoloty komunikacyjne.

Zdobywcy drugiego miejsca, Holendrzy Parmentier i Moll, lecieli na samolocie Douglas D. C. 2, samolocie, który otrzymał nazwę „latającego hotelu", gdyż obliczony jest na 16 pasażerów i 4 osoby załogi (w czasie wyścigu znajdowało się na nim 7 osób).

Trzecie miejsce zajął znany rekordzista, Amerykanin płk. Roscoe Turner (zdjęcie na lewo), w towarzystwie Clyde Pangborna na samolocie komunikacyjnym Boening typ 247, z silnikami Pratt i Whitney Wasp, o sile 550 KM.

Wśród zawodniczek znajdowały się dwie kobiety; jedna p. Mollison, znana nam w Polsce Amy Johnson i Amerykanka p. Jaqueline Cochran (zdjęcie na prawo).

Lotnictwo zmieniło pojęcie odległości i warto dla porównania zwrócić uwagę, że statek, który opuścił port w Londynie w dniu startu samolotów, przybędzie do Australji dopiero w dniu 28 listopada, t. z. zużyje tyle czasu, ile zwycięzcy zawodów, na przelot sześć razy drogi z Anglji do Australji tam i z powrotem.

Naprawdę świat okropnie zmalał—dzięki postępowi w budowie samolotów.



Jeszcze w roku 1919 lotnicy Ross—Smith zużyli na tę drogę 27 dni 20 godz., w 1928—Bert Hinkler już tylko 15 dni, 12 godz., w 1930 — Kingsford Smit 7 dni 4 godz., a obecnie tylko 2 dni i 22 godz.





LISTOPAD 1934

Zebrał G. D. W.

3 1914 r. — Lotnicy francuscy bombardują kwaterę sztabu ks. Wirtembergji w Thielt koło Dixmüde (zrzucono 240 bomb).

4 1931 r. — Otwarcie świetlicy L. O. P. P. im. Marszałka Piłsudskiego w m. Rakowiec, pow. Dziśnieńskiego z. Wileńskiej.
1933 r. — Lotnictwo Polskie składa wizytę Lotnictwu S. S. S. R.

5 1918 r. — Powstaje 2-ga eskadra wywiadowcza W. P.
1918 r. — Pierwszy bojowy lot polskiego samolotu. Odbył się nad Lwowem, załoga śp. por.-pil. S. Bastyr i por.-obs. de Beaurain.
1933 r. — Poświęcenie kościoła św. Krzysztofa w Leśnej Podkowie pod Warszawą, ufundowanego przez Aerokluby i Automobilkluby.

6 1909 r. — Powstaje „Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej".
1932 r. — Zostało otwarte lotnisko w Płocku, ufundowane staraniem Warszawskiego Komitetu wojewódzkiego L. O. P. P.

7 1918 r. — Powstała 5 Eskadra Wywiadowcza W. P. i 7-a Eskadra Myśliwska im. T. Kościuszki.
1925 r. — As włoskiego lotnictwa, płk. pil. Francesko markiz de Pinedo kończy raid Rzym — Australja — Tokjo — Rzym (54.000 klm.).

10 1932 r. — Powstała pierwsza w Polsce Sekcja Szybowcowa Pań przy Aeroklubie Poznańskim.
1924 r. — Powstał Komitet Pow. L. O. P. P. w Horochowie Wołyńskim.
1913 r. — Ppłk.-obs. Kwieciński B. opatentował w Niemczech podwozie płatowca własnego pomysłu.

11 1932 r. — Odsłonięto pomnik „Poległych Lotników" w Warszawie.

13 1932 r. — Warszawski Kolejowy Komitet Dyrekcyjny L. O. P. P. ofiarował Aeroklubowi Warszawskiemu 2 płatowce „RWD".
1923 r. — W Łazienkach, przy Pomarańczarni zginął w katastrofie lotniczej por.-pil. obs. Szczepański Kazimierz.

16 Otwarcie XIV „Salon d'Aeronautique" w Paryżu.

19 1918 r. — Por. pil. Stec przybywa samolotem z oblężonego Lwowa i składa osobiście meldunek Naczelnikowi Państwa, Marszałkowi Piłsudskiemu o przebiegu walk o Lwów.

20 1918 r. — W Warszawie wystartował po raz pierwszy i dokonał lotu nad miastem pierwszy polski samolot, pilotowany przez ppor.-pil. Jakubowskiego.

21 Aeroklub Egiptu organizuje Meeting Lotniczy i lot przez Oazy.
1918 r. — Ppor. Rechowski ginie śmiercią lotniczą jako pierwszy lotnik w Odrodzonej Ojczyźnie.
1914 r. — Angielscy lotnicy skutecznie bombardują fabrykę i hale Zeppelina we Friedrichshafen.

28 1924 r. Powstał Komitet Wojewódzki LOPP w Lublinie.
1932 r. Powstaje w Sejmie Rzplitej „Grupa Lotnicza Posłów Sejmu i Senatorów".
1931 r. Brytyjczyk Bert Hinder przeleciał z Natalu do Dakaru w 22 godz.

Pro memorja: Każdy klub, każda świetlica, każda czytelnia winna mieć u siebie „Lot Polski".



PENCZAK I MINOGA.

— Latał pan dzisiaj, panie Minoga?
— Owszem, latałem... za gotówkę i znikąd grosza wydębić nie mogłem.

(Tadzio — Tadzio).



Pocałuj mnie, najdroższy...



PENCZAK I MINOGA.

— Panie Minoga, gdzie pan tak leci?
— Idę potrenować skoki ze spadochronem.
— A, w takim razie, pozwól, kochany bracie złożyć sobie życzenia: niech Ci ziemia miękką będzie!

(Tadzio — Tadzio).

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Redaktor przyjmuje od godz. 10 — 12 we wtorki, czwartki i soboty.

Sekretarz redakcji przyjmuje od godz. 10 — 12 w poniedziałki, środy i piątki.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała strona 1.000 zł. ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący: mjr. pil. A. Wojtyga. Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek.

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88. Konto P. K. O. 7.860.

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. Telefon 649-04.



ARTYLERJA ANGIELSKA PODCZAS ĆWICZEŃ OPG.